

Domingo 25 de mayo de 2025 | 3

Ciudad.



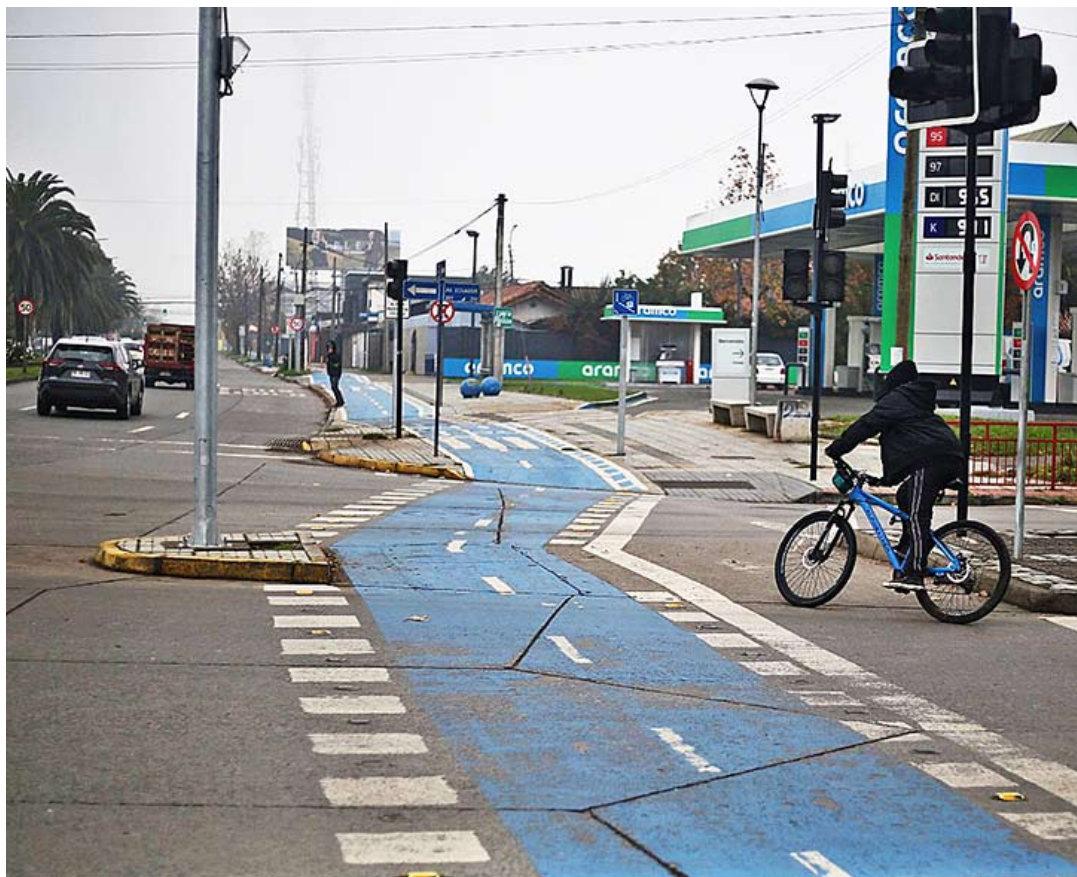
Tenemos el espacio para poder circular y bajarnos del auto e invertir en una bicicleta"

YENY REYES
PEDALERAS ÑUBLE

EN SESIÓN DE CONCEJO EDIL Y SECPLA PUSIERON EN DUDA SU BENEFICIO Y USO EN CHILLÁN

Cuestionamientos a ciclovías: expertos y usuarios advierten que no se puede perder lo avanzado

Concejal Badilla expuso que el diseño de las ciclorutas afecta el flujo vehicular. En respuesta el Colegio de Arquitectos y agrupaciones defienden su coexistencia con el transporte público y piden seguir ampliando las ciclovías hacia distintos sectores de la ciudad para incentivar modos de traslado sustentable.



Chillán busca superar los 70 kilómetros de ciclovías, pese a que en sesión de concejo se relativizó su utilidad.

ANTONIETA MELEAN
diario@ladiscusion.cl
FOTOS: LA DISCUSIÓN

El informe final de la Encuesta Origen Destino (EOD) Chillán-Chillán Viejo, realizada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a través del Programa de Vialidad y Transporte Urbano (Sectra) entre 2022 y 2023, arrojó datos importantes sobre cómo se mueven las personas hacia distintos puntos de la ciudad. De acuerdo al estudio, en la intercomuna se realizan 544.668 viajes a diario, el 43% se hace en vehículo particular, mientras que el 45% es en modos sustentables, es decir que en uno de cada dos viajes se utiliza el transporte público (19%), la caminata (22%) o la bicicleta (4%).

Los traslados en auto se duplicaron en comparación a la última encuesta realizada en 2003, cuando este medio de movilización fue de un 21%. El uso del transporte público también incrementó en el último tiempo, pero con los viajes en bicicleta ocurre lo contrario.

La EOD destacó que en un día laboral se efectúan 21.786 viajes en bicicleta y se usa para recorrer distancias de hasta 5 kilómetros, en un tiempo promedio de 29 minutos por viaje.

El motivo principal de los traslados en bicicleta corresponde a trabajo (60%), estudio (11%) y compras (10%). También destacan trámites (5%), recreación (5%), visitar a alguien (4%), salud (2%), buscar/dejar a alguien (2%), y otros (1%).

Un 2% de las personas que viajan en bicicleta son menores de 18 años y el 7% son adultos mayores. El rango de edad que hace mayor uso de la

4 | Domingo 25 de mayo de 2025

www.ladiscusion.cl

Ciudad.

bicicleta es de 45 a 64 años con un 42%, seguido por las personas de 35 a 45 años con un 37%. Del total de viajes en este modo, el 78% de las personas son de género masculino.

En la conurbación Chillán-Chillán Viejo se cuenta con un Plan Maestro de Ciclovías que se viene materializando desde 2015 y busca mejorar los diferentes medios de desplazamiento, la conectividad y promover el uso de modos sustentables que reduzcan la congestión vehicular, las emisiones y mejoren la calidad de vida de los ciudadanos.

En el caso de la capital regional de Ñuble, hoy tiene una red de ciclorutas construida de 33 kilómetros que se extiende por puntos estratégicos, tanto en el centro como en la periferia de la ciudad, algunas ciclovías son más concurridas que otras, pero sin duda han permitido interconectar sectores importantes.

Las ciclovías más recientes están sobre la calzada, a diferencia del antiguo diseño que intervenía la vereda. Este nuevo modelo, en su momento generó algunos cuestionamientos por la reducción del espacio para el flujo vehicular, como ocurrió en calle Sargento Aldea, entre las avenidas Ecuador y Collín. La controversia reapareció nuevamente en la sesión del Concejo Municipal de esta semana, en la que el concejal Iván

Badilla expuso que los problemas de congestión en el centro de Chillán son provocados por las ciclovías, por lo cual sugirió reevaluar su impacto y diseño.

"No sé si existe la posibilidad de reevaluar el impacto de las ciclovías dentro del centro de Chillán, no se si sea Tránsito o Secpla (...) muchos problemas de tránsito que estamos teniendo en algunos puntos son por un mal diseño de la ciclovía, como es el caso de Sargento Aldea que entra toda la locomoción colectiva y se producen tacsos inmensos entre Sargento Aldea con Cocharcas y Sargento Aldea con Purén y todo eso repercute en el tránsito de ese sector, entonces me gustaría saber si técnicamente se puede reevaluar las ciclovías y cómo va ser su conexión con la Avenida Francisco Ramírez", expresó.

En la sesión, el director de Secpla, Carlos Araya, advirtió que los tramos de ciclovías que atraviesan el centro de la ciudad tienen un bajo uso por parte de ciclistas. "Tenemos la Encuesta de Origen Destino que muestra una muy baja participación de ciclistas en el centro de la ciudad y efectivamente la mayoría de las iniciativas que vienen con ciclovías vienen por disposición del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, por una política nacional que no ha dado

los resultados que ellos estimaron cuando desarrollaron estas iniciativas", dijo.

"Sería un retroceso"

Desde la mirada del Colegio de Arquitectos de Ñuble consideran que es un error relacionar los problemas del flujo vehicular con las ciclovías. Además, reiteraron la urgencia de simplificar el recorrido de la locomoción colectiva con vías exclusivas.

"Chillán debería tener líneas exclusivas para transporte público que deben ser complementarias a las ciclovías. Los dos anillos que tiene el centro permite tener ciclovías y transporte público con vía exclusiva y auto, lo que se debe hacer es un reordenamiento y simplificar cruzar el centro y los ingresos a los demás barrios", explicó Sebastián Fredes, presidente regional del gremio, quien agregó que el problema de las ciclovías ha sido la mantención y el poco respecto de los automovilistas hacia estas.

Las agrupaciones y organizaciones de ciclistas afirman que la ciudad ha dado pasos significativos en materia de ciclorutas, por lo que consideran que la propuesta del edil Badilla y el cuestionamiento que hace el Secpla sería perder lo que se ha avanzado hoy en el uso de modos de transporte

sostenibles.

"Sería un retroceso, ya estamos acostumbrados a movernos al centro en bicicleta porque tenemos los accesos para poder hacerlo y si nos quitan la ciclovía, nos obligan a echarnos a la calle, porque por vereda tampoco podemos estar. La idea de una ciclovía es mantener la integridad del ciclista y evitar accidentes, si bien hay ciclistas que mantienen las normas de seguridad, andan con su chaleco reflectante, su casco, utilizan luces, también hay personas que no lo hacen y son las que están más expuestas porque no se ven, no tienen luz, no usan un chaleco reflectante, y están más propensas a sufrir un accidente que los que normalmente andan con sus implementos de seguridad", precisó Yeny Reyes, presidenta de la Agrupación Pedaleras de Ñuble.

Recordó que anteriormente era común pedalear fuera del radio urbano para evitar riesgos y accidentes con vehículos, pero ahora es posible hacer circuitos dentro de la ciudad de manera segura.

"Podemos armar una rutina, utilizar la ciclovía porque sabemos que es un lugar seguro para nosotros y no exponernos a salir fuera del radio urbano para poder salir a darse una vuelta en bici. Igual la ciclovía está siendo utilizada por chicos que



www.ladiscusion.cl

Ciudad.



Muchos problemas de tránsito que estamos teniendo en algunos puntos son por un mal diseño de la ciclovía"

IVÁN BADILLA
CONCEJAL



Chillán debería tener líneas exclusivas para transporte público que deben ser complementarias a las ciclovías"

SEBASTIÁN FREDES
PRESIDENTE DEL COLEGIO DE ARQUITECTOS



El énfasis no está en dar más espacio a un modo u a otro medio de transporte, lo óptimo sería llegar a la ciudad de 15 minutos"

NELSON ANABALÓN
ASESOR URBANISTA

andan en scooter otros en patineta, entonces estamos hablando también de otro medio de transporte que están utilizando porque tenemos una ruta que podemos seguir de manera segura. Tenemos el espacio para poder circular y bajarnos del auto e invertir en una bicicleta y eso también es invertir en salud, y también significa un ahorro en locomoción", indicó.

"Ahora, el hecho de que estén ampliando los sectores y que se puedan ir conectando las ciclovías, lo encuentro maravilloso. Hay gente que viene, por ejemplo, del lado de Alonso de Ercilla, Camino a Las Mariposas y ahora hay que armar una ciclovía que los conecte hasta el centro, porque la gente anda en bicicleta y anda por todos los sectores, no anda solamente en algunos", agregó Reyes.

Por su parte, desde la agrupación Muévete Baiklub Chillán manifestaron que es importante mantener la infraestructura y "generar una sana convivencia en las calles es clave para ello. En las zonas de mayor congestión se puede reducir estacionamientos en los horarios punta. En tiempos donde la economía es necesaria, moverse en bicicleta te entregará salud y bienestar, además de economizar".

Néstor Merino, presidente de la agrupación, destacó que la actual red de ciclorutas cumple con los kilómetros necesarios para conectar la periferia con el centro de Chillán, sin embargo, hay sectores clave que aún no cuentan con vías exclusivas para bicicletas.

"Por ejemplo, en Parque Lantaño, que vive gran parte de la población de Chillán, también en el sector oriente, por Camino a las Mariposas, la idea es conectar, que todas las arterias principales tengan una ruta alternativa de bicicleta para que la gente también pueda atreverse a utilizar estos medios. En cuanto a las que están dentro de las cuatro

avenidas, creo que estaría faltando solo avenida Argentina", precisó.

Merino subrayó que se requiere implementar medidas que incentiven el uso de la bicicleta desde edad escolar, además, recordó que está comprobado que la calidad de vida mejora utilizando medios de transporte limpios.

"Creo que Chillán cumple todas las condiciones, somos una ciudad plana que, además, el clima nos permite andar casi todo el año en bicicleta, entonces, tenemos un tremendo potencial que hay que incentivar desde el colegio, desde las casas, retomar actividades como la Cicleo-creoía que estaba implementando el Gobierno Regional, iniciativas que sin duda van a tener fruto. Chillán ya viene con mucha cultura ciclista, hay que seguir fomentando actividades, convocatorias, eventos familiares y que llamen a la gente a utilizar la bicicleta, gracias a eso creo que vamos a conseguir una mejor convivencia vial, ya que la idea es desestresarse y combatir problemas de salud mental y la bicicleta sirve para eso", puntualizó.

Planificación urbana

La red ciclovías en la comuna ha sido diseñada según lo establecido en el Plan Regulador Intercomunal de Chillán y Chillán Viejo, el cual proyecta vías para resolver los diferentes medios de desplazamiento, debiendo privilegiarse en la etapa de diseño los medios no motorizados, con uso eficiente del transporte motorizado urbano, según detalló Nelson Anabalón Pinto, arquitecto y Asesor Urbanista de la Municipalidad de Chillán.

Agregó que también existe el Plan Maestro de Transporte Intercomunal que asigna espacio para los modos peatón, bicicleta, transporte público y transporte privado.

"Continuando con esta cadena de instrumentos de planificación, existe un Plan Maestro de Cicloruta, que en lo general señala que cada tres cuadras de distancia debe existir una red para efecto que este medio de transporte sea adecuado para los usuarios, y que lleva a que dentro de las cuatro avenidas, exista una red de ciclovías, que cruza en ambos sentidos al centro de la ciudad, por lo cual todo lo anterior está ejecutado por los instrumentos de planificación vigentes", dijo.

En cuanto a los problemas de tránsito que se generan en algunas intersecciones de calle Sargento Aldea con Purén y Cocharcas, el arquitecto señaló que "hay que analizar por qué se produce el conflicto en esta cuadra y no en otras donde existe la red, y conforme a este diagnóstico administrar las medidas correspondientes, siempre teniendo en

cuenta la pirámide de prioridad en los medios de transporte que reitero que es; peatón, ciclista, transporte público y transporte privado".

Desde su perspectiva, "el objetivo es tener una ciudad sustentable y sostenible en el tiempo, por lo cual el énfasis no está en dar más espacio a un modo u a otro medio de transporte, lo óptimo sería llegar a la ciudad de 15 minutos, así tendríamos un mejor uso del recurso de tiempo, del combustible, disminuyendo la contaminación, y dispondríamos más tiempo para la vida familiar o el ocio por ejemplo, por lo cual a mi modo de ver, debemos encaminarnos a un habitar, que de las condiciones para crear sub-centros urbanos de calidad, donde todos podamos satisfacer nuestra necesidades de educación, salud, trabajo, de alimentación, esparcimiento, en forma equitativa cerca a nuestros hogares, no más allá de los 15 minutos de recorrido".

Catastro

El seremi de Vivienda y Urbanismo, Antonio Marchant, informó que para la ciudad se proyectan 71 kilómetros de ciclovías, de los cuales 33 ya están construidas.

"Actualmente tenemos 33 kilómetros de ciclovías construidas en Chillán, la mayoría están cercanas al centro, la de mayor longitud es la Avenida O'Higgins que supera los 4 kilómetros, también destacan las ciclovías de las avenidas Libertad, Brasil, Ecuador, Collín hasta La Castilla, Mariscal Ruiz de Gamboa y Sepúlveda Bustos. También hay tramos dispersos, en donde se dificulta más el tránsito de los ciclistas, como los casos del camino Parque Lantaño, la avenida Los Puelches, Nueva Oriente y Circunvalación Oriente", precisó.

"En el marco del Plan Ciudades Justas y Plan de Movilidad Sustentable buscamos comunas más integradas y sostenibles, en Chillán se proyectan 71 km. de ciclovías, las cuales están asociadas a las grandes avenidas y eso igual implica arborización, señaléticas y accesibilidad universal. Ya tenemos 33 km. de ciclovías construidas, en ejecución hay 17 kilómetros, principalmente en las vialidades que estamos renovando, como Huambalí, Diagonal Las Termas o Francisco Ramírez. Aproximadamente 7 kilómetros están en planificación, los cuales están asociados a futuras vialidades

como los ejes Vicente Méndez, Paul Harris y Las Rosas, en diseño hay 14 km hacia los sectores que más se han poblado, entre ellos el tramo de Alonso de Ercilla hasta Loma Blanca, los tramos faltantes de Los Puelches con Andrés Bello", añadió.

El 35% de las ciclovías se encuentran en la zona centro (incluida las 4 avenidas), un 25% en el sector poniente, un 20% en el sector sur, un 12% en el sector oriente y un 8% en el sector norte.

Desde el año 2020, Minvu mide el flujo de ciclistas que transitan por cada ciclovía, el cual se registra mediante sensores que están conectados a un software. Los últimos antecedentes datan de noviembre de 2024 y las intersecciones en donde se promedia más uso de bicicleta es en calle Arturo Prat-Avenida Argentina con 818 activaciones, luego está Avenida Brasil-calle Maipón y calle Sargento Aldea-Avenida Collín. Las vías que promedian menos ciclistas por día son Nueva Oriente-Alonso de Ercilla, O'Higgins - Diego de Almagro y O'Higgins - Francia Interior.

Las agrupaciones de pedaleros insistieron que se debe reforzar la educación vial, la instalación de señalética, mantención y limpieza de las ciclovías, y habilitar estacionamientos seguros para las bicicletas.

"Hay que enseñarle al ciclista y al transportista que todos somos uno y que debemos ocupar las vías como corresponde. Que las ciclovías tengan la mantención adecuada, que las limpien, en el sector Los Volcanes hicieron una ciclovía que está buena, pero nadie la ocupa porque está llena de tierra que el ente encargado de ese trabajo compre una máquina, de esos tractores chicos que tienen un chascón, para limpiar las ciclovías y te aseguro que la gente la ocuparía, pero así en el estado que están la gente nos la ocupa por el miedo a pinchar", expresó Francisco Balboa, de Ciclismo Chillán.

"En el centro que hubiera buenos estacionamientos con seguridad, que yo deje la bicicleta y sepa que no me la van a robar. En la municipalidad, por el lado de Libertad hicieron unos estacionamientos para bicicletas, pero nadie los ocupa porque han dejado bicicletas y la gente le roba los asientos, le sacan los tubos, le roban las ruedas porque tú puedes amarrar la bicicleta, pero hay cosas que quedan libres, que no tienen candado y eso te lo roban", agregó.